Nr. 11. Kraków, 5. sierpnia 1903. **Rok I.**

NOWY KOLEJARZ



ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY

WYCHODZI 5. I 20. KAŻDEGO MIESIĄCA



Adres redakcyi i administracyi: **Kraków, ulica Szpitalna l. 17, parter.**

Prenumerata roczna 6 K, półroczna 3 K, kwartalna 1 K 50 h. Pojedynczy numer 30 halerzy.

Pojedyncze numera można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Plac Maryacki. Cena ogłoszeń według specyalnej umowy.

WYDAWCA I ODPOWIEDZIALNY REDAKTOR WIKTOR BACHOWSKI.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. prokuratora państwa po myśli § 493 p. k. orzekł, że zamieszczone w Nrze 10 czasopisma „Nowy Kolejarz" z dnia 20. lipca 1903 artykuły pod tytułem: I. „Gdzie winowajca? Finale" od: „Jakżesz nie było" do końca str. 3. II. „Awans lipcowy" całe str. 3 i 4. III. „Kraków" od: „Trafiło się" do końca strona 4 i 5. IV. „Tarnów" od: „Niema kategoryi służbowej" do końca strona 5. V. „Zapomoga z funduszów ruchowych" całe strona 6 zawierają znamiona występku z § 300 u. k. ad III., nadto z § 491 u. k. i art. V. ustawy z 17. grudnia 1862 Nr. 8/63 Dz. p. p., że zakazuje się rozszerzania tych artykułów, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. prokuratoryę państwa konfiskatę pomienionego numeru, a cały nakład tegoż ma być zniszczonym — albowiem we wszystkich tych artykułach autor przez wyszydzanie oraz niezgodne z prawdą przedstawianie pobudza do pogardy i nienawiści przeciw c. k. Dyrekcyi kolei państwowych w Krakowie, przeciw c. k. Ministerstwu kolejowemu, przeciw naczelnikowi stacyi kolei państwowych w Krakowie, którego nadto o pogardliwe przymioty obwinia, wreszcie przeciw c. k. Zarządowi kolei państwowych wogóle z powodu wydawanych przez władze kolejowe zarządzeń urzędowych. Równocześnie na wniosek c. k. prokuratoryi państwa stósownie do przepisu § 20 ust. prasowej poleca się redakcyi czasopisma „Nowy Kolejarz", aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma na pierwszej stronie tegoż pod rygorem skutków z § 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy S. III. Kraków dnia 22. lipca 1903.

Morelowski.

„Sparsystem" znowu tryumfuje!

Dnia 31. lipca br. dożyliśmy znowu takiej samej katastrofy kolejowej, jaką przed 19 laty mieliśmy w Zwardoniu, nikt przeto na brak przykładu i doświadczenia nie może się powoływać. Dla zrozumienia przyczyn ostatniej katastrofy, musimy odgrzebać z popiołów i katastrofę zwardońską, opisując jej przebieg i następstwa. W listopadzie 1884 r. tuż przed stacyą Zwardoń na spadzie 18 pro mille pracowała szutrówka, składająca się z 12 wozów, z maszyną na najwyższym punkcie wzniesienia, podczas gdy wozy, stojąc na spadzie, wisiały niejako u maszyny. Na wozach znajdowało się kilkadziesięciu robotników, zajętych zesypywaniem szutru. Mimo to, że wozy były zahamowane, gdy jednak odczepiono lokomotywę, rzekomo celem nabrania wody w stacyi, wozy siłą własnego ciężaru poczęły nieznacznie się poruszać i w oka mgnieniu nabrały szalonego rozpędu, tak że przestrzeń między Zwardoniem a Węgierską Górką, zawierającą w sobie 3 stacye t. j. Sól, Rajczę i Milówkę i około 30 kilometrów odległości, przebiegły w 12 minutach, co się równa 150 kilometrów chyżości na godzinę. Robotnicy nie mieli nawet czasu pozeskakiwać z wozów, ci zaś którzy odważyli się na ten krok, przypłacili życiem swą odwagę, a żony ich dostały po jednej krowie i na tem się skończyło. (Układy tego rodzaju zawierał dzisiejszy zastępca dyrektora, Ożóg).

Następstwem tego wypadku, były foliały okólników i niesłychane zaostrzenia, rewizya hamulców i obsadzanie pociągu hamowniczymi, nad każdym pociągiem materyałowym czuwał osobny urzędnik, przepisy o hamowanem brucie zaostrzono i pociągi całe jak pieprz ważono. Z czasem sekatura i przesadzona pedanterya pod tym względem, ustąpiły miejsca racyonalnej i rozsądnej technice przewozowej i wszystko odbywało się w porządku, dopokąd wittekowski »sparsystem« nie począł się wżerać w ten ład z takim trudem wyszkolony. Nie piszemy o »sparsystemie« wogóle, musimy atoli wyliczyć te wszystkie zarządzenia, które gwoli oszczędności w przeciągu ostatnich trzech lat wydano, doprowadzając do *„absurdum"* wszelkie względy na bezpieczeństwo ruchu i osób. W szkole uczono, że na 50 wozów wystarczy jeden hamowniczy, zakazano obsadzać przepisowo hamulce, a personal pociągowy włóczono w wozach manipulacyjnych, aby mu nie zaliczać godzinowego w służbie i zaoszczędzać na każdym konduktorze po 3 centy za godzinę. Kontrolorzy wyłapywali i karali ostro tych kierowników, którzy dbając o bezpieczeństwo pociągów, nie stósowali się do tych lekkomyślnych zbrodniczych zarządzeń. Spisywano protokóły z tymi funkcyonaryuszami, którzy odważyli się powoływać na przepisy.

Jeżeli teraz jeszcze ktoś nazwie katastrofę nowosądecką przypadkiem nie możliwym do przewidzenia, jeżeli ją nazwie *„vis major"* a nie pospolitą zbrodnią systemu wittekowskiego, uprawianego aż do przesady przez Horoszkiewicza i Hubla, ten jest bezmyślnym idyotą, z którym wszelka dysputa jest nie-

możliwa. Bo nawet z inspirowanych przez dyrekcyę sprawozdań dziennikarskich, wina tych organów kierujących kolejnictwem wykazuje się jak na dłoni. Przypatrzmy się tylko sprawozdaniu „Czasu“ porannego z dnia 1. sierpnia b. r., który tak opisuje powyższą katastrofę:

„Z dyrekcyi kolei komunikują nam następujące szczegóły: Pociąg ciężarowy Nr. 675, zdążający od Kamionki ku Ptaszkowej, stanął wskutek mokrych szyn przy klm. 73·6 pomiędzy temi stacyami. Przy ruszaniu z miejsca celem dalszej jazdy przerwała się przy koszycko-bogumińskim wozie sprzęgła, skutkiem czego stoczyło się ostatnich 13 wozów tego pociągu po znacznej a ciągłej pochyłości ku Kamionce. Pędząc z nadzwyczajną chyżością, wpadły w biegu w klm. 180·1, pomiędzy Nowym Sączem a Marcinkowicami na pociąg osobowy Nr. 1216 o godz. 11 m. 40 w nocy. Wskutek najechania zbiegłych wozów na ten pociąg, zdruzgotane zostały przy nim ostatnie dwa wozy, a dalsze trzy wykoleiły się, przyczem dwóch podróżnych doznało ciężkiego, a dziesięciu lżejszego uszkodzenia ciała. Z personalu pociągowego doznało dwóch ciężkiego a jeden lekkiego uszkodzenia. Ze zbiegłych wozów wykoleiły i rozbiły się trzy wozy.

Ruch pomiędzy Marcinkowicami a Nowym Sączem wstrzymano z powodu wypadku do wczoraj godz. 4 popoł. — Bezzwłocznie po wypadku rozpoczęto energiczną akcyę ratunkową. — Szczegółowe dochodzenia wypadku w toku“.

Powyższe doniesienie z urzędowego źródła uzupełniamy jeszcze tem, że konduktorzy Malinowski i Czajkowski, ciężko ranni, odstawieni zostali do szpitala w Nowym Sączu. Malinowskiego wydobyli żołnierze po dwóch godzinach z pod spiętrzonych gruzów wagonów, które przez ten czas usuwano. Na miejsce wypadku zabrał ze sobą Horoszkiewicz dra Zolla. Na co ten był tam potrzebny, trudno zrozumieć? W tej tragicznej atoli chwili wstrzymujemy się z wypowiedzeniem pewnej uwagi pod adresem tego pana, która gwałtem ciśnie się pod pióro. Pociąg Nr. 675 krzyżował z pociągiem Nr. 1216 w Kamionce, poczem pierwszy ruszył ku Ptaszkowej a ostatni ku Nowemu Sączowi.

Natomiast w nieurzędowem, lecz przez naocznych świadków stwierdzonem przedstawieniu, rzecz miała się następująco: Pociąg Nr. 675 wlókł 48 wozów ze sobą. Dlaczegóż więc nie dano mu tak zwanego „szubu“ albo „vorszpanu“ (przyprzęgu albo maszyny popychającej)? Przecież wiedziano o długości pociągu, o pochyłości toru 18 pro mille, wiedziano, że szyny mokre i śliskie, bo deszcze ciągle padają; wiedziano, że w braku maszyn brutto pociągu należało zredukować, jak tego instrukcya wymaga. I dlaczegóż tego nie zrobiono? Bo „sparsystem“ nakazuje zaprowadzać jak najdłuższe pociągi, o jak największej ilości osi, tak, aby z dziesięciu pociągów 6 albo 7 zrobić; nakazuje dalej wyzyskiwać siłę maszyn aż do ostatecznych granic przez dodawanie długich pociągów i krótką jazdę. Gdyby pociągu nie przeładowano i nie szczędzono maszyn, a względnie gdyby ich miano ilość odpowiednią do zapotrzebowania, to pociąg 675 nie byłby stanął na przestrzeni.

Kierownikiem pociągu był konduktor Danielski Jan, wóz sygnałowy obsługiwał konduktor Cisowski Władysław, który w myśl instrukcyi poszedł kryć pociąg od tyłu, gdy tenże stanął na przestrzeni. Tymczasem podczas tej czynności instrukcyą przewidzianej od pociągu urwało się 13 ostatnich wozów i w wiadomy sposób stoczyło się w dolinę a w oddaleniu 16 kilometrów po 6 minutach, czyli z chyżością 150 kilometrów na godzinę, sprawiły wiadomą katastrofę. Jako wóz sygnałowy dodano pociągowi lekki wagon osobowy z hamulcami, który naturalnie z powodu swej lekkości nie mógł się oprzeć ciśnieniu 12 ciężko ładownych i niehamowanych wozów. Mimo hamulca pod ciśnieniem ciężaru ruszył z miejsca i zanim się spostrzeżono, wozy nie możebne były już do zatrzymania albowiem chyżość tychże wzrastała szalenie z każdem oka mgnieniem. Dlaczegoż więc na 13 wozów czyli na 200 ton brutta (gdyż wszystkie 12 wozów były ładowne), był tylko jeden hamulec i jeden naturalnie hamownik; dlaczego jako wóz sygnałowy dodano lekki wagon osobowy; dlaczego owa grupa wozów nie była obsługiwana najmniej przez dwóch konduktorów, jak tego wymaga § 49 instrukcyi Nr. XX? Odpowiedzi na te pytania należy szukać w zarządzeniach oszczędnościowych, które zakazują używania konduktorów do hamowania pociągów w ilości instrukcyą przewidzianej, aby na nich zaoszczędzić 3 centy za każdą godzinę jazdy, ale natomiast surowo polecają włóczyć personal pociągowy w wozach pakunkowych, przez co o połowę mniej zarabiają. W ten sposób zaoszczędza się 30 do 50 centów na jednym pociągu przez całą turę, a traci się jak w obecnej katastrofie około 300,000 koron, jeżeli się weźmie na uwagę szkodę zrządzoną w wagonach, towarach i odszkodowaniu rannych albo zabitych osób.

Wozy były ładowne cegłą, zbożem i drzewem. Wszystko to leży w bocznych rowach przydrożnych w największym bezładzie. Z rozbitego wozu sygnałowego pociągu Nr. 675 nawet szczątków prawie nie pozostało i nie można rozpoznać, które części doń należały. Z pociągu ciężarowego 4 wagony na miazgę potrzaskane; z pociągu osobowego 1216 rozbite 2 wagony III., 1 wagon II i jeden wagon I-ej klasy. Maszynista pociągu 1216 Gebhard Bolesław zameldował się chorym, oprócz zaś konduktorów Czajkowskiego i Malinowskiego, chorym jest konduktor pakunkowy tegoż pociągu Podworski. Odwieziono do szpitala z miejsca katastrofy ośmiu podróżnych, których wyrąbywano siekierami z pośród ruin pociągowych. Płacz, krzyk, wołania i jęki rannych nie dadzą się opisać; jeden porucznik od żandarmeryi wyskoczył oknem z I klasy, z niektórych zaś wagonów wyłażono po drabinie przez strażnika dostawionej, albowiem drzwi nie dały się odmykać. W pół godziny po katastrofie pojawili się wszyscy lekarze z Nowego Sącza, niosąc pomoc rannym pasażerom. Tylko zachowywanie się lekarza kolejowego dra Kijasa było wprost nikczemne i barbarzyńskie do tego stopnia, że aż ciężko rannych oburzało. Kijas przemawiał do służby pociągowej przez „ty,“ a jednego potłuczonego konduktora począł łżyć, dlaczego mu nie przyświeca, potem zaś uchwycił go za rękę i brutalnie zepchnął go do rowu, nie troszcząc się o niego. Dopiero ranni podróżni poczęli się ujmować za biednym człowiekiem wyrazami: „A to ładnie! To pan śliczną pomoc przynosi, to pan tu przyjeżdża awantury wyprawiać z rannymi? i t. p.“ Kijas uciekł przeto w inną stronę i zamiast brać się do opatrywania ran, kazał sobie język pokazywać, co wywołało śmiech nawet na usta ciężko pokaleczonych i we krwi broczących podróżnych. Z kimże się więc miało do czynienia: z człowiekiem czy szakalem?

Pociąg 1216 stał około 8 godzin na przestrzeni. Inne zaś szczegóły zawierają pisma codzienne.

Zarząd kolei jest winnym katastrofy pod Nowym Sączem, z tego powodu czynimy mu następujące zarzuty:

1. W ogólności nie zachowano żadnych względów ostrożności, mimo, że miano już w tym kierunku doświadczenie z zupełnie takiego samego wypadku pod Zwardoniem i za pamięci dzisiejszych kierowników dyrekcyi krakowskiej.

2. Nie zachowano ostrożności co do ulżenia maszynie przez zredukowanie brutta z okazyi trwałej niepogody.

3. Nie dodano maszyny pomocniczej celem przyprzęgu lub popchnięcia pociągu.
4. Obce wozy, wkraczające na terytoryum kolei państwowych, nie są widocznie poddawane troskliwej rewizyi ze względu na gwarancyę bezpieczeństwa włączenia ich do pociągów tutejszych.
5. Pociąg Nr. 675 nie miał dostatecznej obsady personalem.
6. Lekkomyślne zestawianie pociągów.
7. Przeciążenie personalu telegraficznego i telefonicznego, wskutek czego natychmiastowe porozumienie jest niemożliwe, raz z braku dostatecznej ilości sił w tej gałęzi, a powtóre upadanie z nóg tego personalu, tak, że skoro pociąg tylko zwrotnice opuści, ze stacyą tą trudno się już porozumieć. To samo dotyczy zwrotniczych i blokowych.
8. Braki w sygnalizacyi.

Awans i posunięcie w płacy.

Różnica między awansem a posunięciem w płacy jest ta, że przy awansie oprócz podwyższenia gaży, następuje także podwyższenie kwaterowego i niektórych dodatków służbowych, a nadto — co już jest obojętną rzeczą — mają miejsce niektóre zmiany w umundurowaniu i dystynkcyach. Nie rzadko kolejarze toczą ze sobą spory, że posunięcie w płacy „musi“ odbywać się w terminach pragmatyką przewidzianych, podczas gdy awans „może tylko“, (kann), ale nie musi odbywać się w terminach pragmatyką ustanowionych. Zapatrywanie takie jest mylne, gdyż tak samo awans, jak i posunięcie w płacy, ograniczone są owem nieszczęśliwem słówkiem „kann“, zdającem każdego kolejarza na łaskę i niełaskę jeżeli nie naczelnika służbowego, to jego zastępcy, jeżeli nie szefa oddziału to jego subreferenta, jeżeli nie naczelnika oddziału personalnego, to dyrektora i wicedyrektorów, a jeżeli przez to sito przecisnął się szczęśliwie, to ministerstwo jeszcze bierze go na pytel kredytu i oszczędności, tak, że trzeba chyba być aniołem a nie człowiekiem, aby zdobyć te marne 100 koron podwyższenia czy to w formie awansu, czy też posunięcia w płacy (Vorrückung). Nie są to jednak wszystkie jeszcze przeszkody, które na zgubę jego czychają, jest ich bez porównania jeszcze więcej. Od dziś za kilka miesięcy, komuś mającemu wszelkie szanse kwalifikacyjne należy się awans albo posunięcie. Psują więc sobie głowy referenci i subreferenci, aby uprawnionemu ukraść ten awans, ale aby kradzieży tej nadać wszelkie pozory legalności i sprawiedliwości, aby uchowaj Boże, nie zarzucono, że dyrekcya dopuściła się nieuczciwości albo oszustwa, złodzieje bowiem zazwyczaj są bardzo wrażliwi na honor. Bo chociaż bądź co bądź, to czarodziejskie słówko „kann“ pozostawia otwartą furtkę do najdalej idącej bezwstydnej samowoli, to przecież przyzwoiciej wygląda, jeżeli komuś można zarzucić, że nie kolej, ale on sam był przyczyną pominięcia swego w awansie. Referenci psują więc sobie głowy nad fabrykacyą sztucznych przeszkód do awansu. Taki kandydat do najbliższego awansu musi się strzedz przed ukrytymi złodziejami, czychającymi na jego awans, jak djabeł na grzeszną duszę, bo lada bzdurstwo, nie wartające splunięcia, w okresie tym może mu zaszkodzić, a samo już śledztwo discyplinarne zamyka prawo do awansu. Ale nie kończy się na śledztwie takiemu, któremu awans się należy. Śledztwo trwa co najmniej z rok, potem następuje dyscyplinarka i wyrok, pociągający za sobą utratę prawa do awansu, znowu za rok jeden od dnia zasądzenia, a zazwyczaj bezskuteczny rekurs przedłuża ten stan rzeczy jeszcze o kilka miesięcy, tak, że na jakie trzy lata jest się ze swojem „prawem“ całkowicie pogrzebanym, jeżeli przez te trzy lata nowe jakieś śledztwo i nowa dyscyplinarka nie zepchną jego nadziei wstecz o dalszych kilka lat. Widzimy więc, że zamiast awansu łatwo dosłużyć się dyscyplinarki, a zamiast spodziewanego podwyższenia płacy łatwo doczekać się degradacyi o 100 albo 200 koron. Dostateczną rękojmią karności i dyscypliny są surowe kary porządkowe, główną zaś pobudką niezliczonych dyscyplinarek jest depresya w kierunku podnoszenia się poziomu płac służbowych.

Dalszą różnicą między posunięciem w płacy a awansem jest to, że co do awansu pragmatyka nie zawiera żadnych postanowień, jakoby pominięcie takie wolno było reklamować, podczas gdy o pominięcie w podwyższeniu płacy wolno się upominać w myśl następującego postanowienia §. 64. *„Zur Geltendmachung dieses Rechtes kann die Einsicht in die Qualifications-Gutachten verlangt und die im §. 84. eingeräumte Einsprache erhoben werden.* (W ochronie tego prawa do posunięcia w płacy, można zażądać przeglądnięcia kwalifikacyi i po myśli §. 84. pragmatyki wnieść zażalenie). Kto więc został pominiętym, powinien wnieść najpierw prośbę na stemplu o pozwolenie wglądnięcia do listy kwalifikacyjnej i dopiero na podstawie dat z listy tej zaczerpniętych wnieść zażalenie przeciw pominięciu, o czem następnym razem obszerniej pomówimy.

Kukułczy płód.

Jednego nauczył się p. Kurowski przy kolejarzach: Proces Olszańskiego i towarzyszy pouczył go prowadzenia list podwójnych, różniących się cyfrowo między sobą. Jedną listę sporządzano dla użytku dyrekcyi, a jedną dla użytku własnego. Różnica pieniężna, uzyskana z tej manipulacyi, służyła do podziału między złoczyńcami. P. Kurowski prowadził także podwójne listy, inną dla „Centrali“, a inną dla wewnętrznego użytku w sekretaryacie i obydwie te listy wykazywały różnice, ogłoszone w 9 i 10 numerze „Nowego Kolejarza“. Czy zaś p. Kurowski różnicą tą dzielił się z kim, czy też całą dla siebie zatrzymał, jest to na razie jeszcze tajemnicą, faktem atoli jest, że kasa zbiorowa „Centrali“ odbioru tych pieniędzy nie wykazała.

P. Kurowski właściwie piastował w organizacyi godność męża zaufania partyi politycznej i miał być łącznikiem między partyą a organizacyą kolejarzy. Z zaufania tego wywiązał się najfatalniej, był bowiem za głupi, aby zrozumieć i pojąć ciążące na nim obowiązki. Powierzenie tak ważnego posterunku człowiekowi ograniczonemu, bez najprymitywniejszej znajomości psychicznych właściwości ludzkich w takim konglomeracie interesów, inteligencyi i charakterów było błędem nie do darowania. W najświetniejszym okresie dla agitacyi, jakim był rok 1901 i 1902, p. Kurowski nic prawie nie zdziałał, przeliczał tylko korony i prowadził zażarte spory i intrygi z grupami, albo pojedynczymi członkami, których podejrzywał, że czychają na stanowisko sekretarza organizacyi. Podkopywaniem przeto ich popularności usiłował usuwać sobie z drogi rzekomych współzawodników, którzy w gruncie rzeczy nie myśleli nawet o tem stanowisku. Wielki efekt sprawiały groźby p. Kurowskiego, ogłaszane niemal w każdym numerze „Kolejarza“:

„Kto będzie rozsiewał pogłoski czci jego ubliżające, tego p. Kurowski zaskarży do sądu i zamknie do kryminału“. Mimo tych pogróżek jednakże nikogo jakoś nie skarżył. A prawda, skarżył Wolnego, który jednemu z jego przyjaciół miał coś na ucho w sekrecie opowiadać.

Powtarzamy więc, że p. Kurowski skarżył człowieka, który w sekrecie, na ucho, miał coś opowiadać o nim jednemu z jego przyjaciół, który nawet po polsku mówić nie umie. Ale natomiast p. Kurowski nie skarżył nikogo z tych, którzy go publicznie, głośno, na każdem miejscu pismem, słowem i drukiem nazywają bezczelnym kłamcą, nędznym oszczercą i podłym oszustem, wzywając go, aby skarżył ich sądownie. Nie, takich głupstw p. Kurowski nie robi. P. Kurowski jest okrutnie czułym na swój honor, ale tylko w gębie, i skarży gdy mu się czyni nieuchwytne zarzuty, natomiast zwija ogon pod siebie, gdy mowa o oszczerstwach i oszustwach.

Miałeś chamie złoty róg, miałeś chamie czapkę z piór,
Czapkę wicher niesie, róg huka po lesie,
Ostał ci się ino sznur.

Listy z przestrzeni.

Kraków. Na Kleparzu mamy właściwie dwóch dyrektorów. Jednym jest Horoszkiewicz, a drugim woźny Kasprzyk. Chodzi jednak o rozstrzygnięcie sporu, kto z nich jest pierwszym i większym dyrektorem, gdyż przed jednym i przed drugim gną się wszystkie złote kołnierze ku ziemi. Po prawdzie to Kasprzyk jest nawet większym dyrektorem, bo bądź co bądź Horoszkiewicz zawsze tam coś paskudzi i dłubie, podczas gdy Kasprzyk absolutnie nic nie robi i pieniądze za darmo pobiera. Słusznie zresztą ma, bo czyż za te pieniądze, za tę lichą gażę woźnego warto coś robić? Gaża ta wystarcza panu Kasprzykowi zaledwie na cygara, przy karbowaniu swoich dochodów miesięcznych, albo gdy biega za pietruszką, nabiałem i innymi sprawunkami dla swojej połowicy. Kasprzyk bowiem od niepamiętnych lat prowadzi na wielką skalę restauracyę w budynku dyrekcyjnym a o rozmiarach tego interesu można sobie wyrobić pojęcie, gdy się weźmie na uwagę, że samego surowego mięsa pobiera 40 kg dziennie od rzeźników. To stanowisko właśnie wyniosło go do godności drugiego dyrektora i mało jest urzędników w dyrekcyi, którzyby nie wisieli na kilka guldenów u p. Kasprzyka. Są i tacy, który p. Kasprzykowi winni są grubsze kwoty i tej okoliczności zawdzięcza tenże niewzruszalność swego stanowiska, a czas byłby już najwyższy, aby i innym dano się pożywić, bo p. Kasprzyk ma już jedną kamienicę a drugą zamyśla budować. Kasprzyk nie umie ani czytać, ani pisać, a przecież wszystko umie dobrze porachować, dlatego wspominaliśmy wyżej, że buchalteryę swoją prowadząc korbowaniem na kiju, mimo to grube zbiera tysiące. Dzienny jego dochód po (opędzeniu wszystkich wydatków domowych i po wyłączeniu gaży) obliczają skromnie na 20 koron dziennie. Któż tedy największym panem jest na Kleparzu?

Rozeszła się pogłoska, że ministerstwo kolejowe zezwoliło na wypłacenie jakiegoś wyjątkowego dodatku drożyznianego. Wspominamy o tem zawczasu albowiem Bier i Winkler poczynają już wydeptywać dywany w tej sprawie. Prawda, że to najwięksi biedacy dyrekcyjni, ale za często polepszenia i wsparcia otrzymują.

Chabówka. Szanowna Redakcyo! Artykulik Wasz pod napisem: „Powodzie a służba szlakowa" rozbudził w nas świadomość całego szeregu nieszczęść, jakiemi my biedni strażnicy zostaliśmy dotknięci z powodu tegorocznych słot i wylewów. Przy zwiększonej pracy, czujności i trudach służbowych, w nagrodę spotkały nas klęski, które i tak przykre już nasze położenie jeszcze nieznośniejszem uczynią. Bo wiadomo, że nasze głodowe pobory musimy uzupełniać skrzętnością i zapobiegliwością na innem polu. Siano, trawę, słomę i kartofle zniszczyły słoty i wylewy, a co nie zniszczyła woda, to zanieczyszczono i zasypano piaskiem, szutrem, błotem i kamieniami, albo zadeptano nogami przy naprawach zepsutych albo zagrożonych nasypów i torów. I do czyjegoż miłosierdzia mamy się odwołać? Nad innymi nieszczęśliwymi lituje się miłosierdzie publiczne, bogate gminy, dwory, wydziały krajowe i powtatowe, ostatecznie rząd, jak słyszymy, asygnuje na ten cel jakieś kwoty, robi opusty podatkowe i t. p. Któż nam przyjdzie jednak z pomocą, nam, którym wskazują bogatą dyrekcyę kolejową, jako opiekunkę obowiązaną do zajęcia się naszem rozpaczliwem położeniem?

Czy dyrekcye poczuwają się jednak do tego obowiązku, o jaki posądza je naiwna opinia publiczna? Opust dwóch albo trzech, a choćby i dziesięciu koron z czynszu dzierżawnego nie można przecież uważać za jakąś ulgę tam, gdzie tracimy całą wartość naszej pracy i nakładów w gotówce. Pozbawieni paszy, musimy sprzedawać krowy i pozbywać się omasty jałowego pożywienia, ale i te jałowe artykuły spożywcze nie wiedzieć za co kupować, bo za 20 złr. miesięcznie nie podobna z liczną familią wyżywić się nawet gruboziarnistym razowym chlebem. Gdyby przełożeni nasi byli ludźmi, to musieliby przecież dla nas wykołatać jakiś dodatek. Trochę tylko życzliwości i dobrych chęci z ich strony, a położenie nasze mogliby znośniejszem uczynić. My przecież pozwalamy sobie mieć nadzieję, że te wyjątkowe nieszczęścia rozbudzą może zakamieniałe ich sumienia, i jeżeli już nie w naszym interesie, to przynajmniej w interesie służby zdobędą się na jakiś krok, dowodzący o zainteresowaniu się personalem, który przy tych elementarnych wydarzeniach odznaczył się taką gorliwą służbistością, ochraniając instytucyę niejednokrotnie od strat olbrzymich, większych bez porównania, aniżeli suma owych skromnych zapomóg dla personalu strażniczego, jakieby się słusznie należały temuż z powodu ostatnich powodzi.

Jarosław. Są sprawy dyskretne, spełniane mechanicznie, w których rozum nie daje znaku życia i o których nie mówi się w przyzwoitem towarzystwie, a do których zasię opinii publicznej, jako tajemnicy, stojącej pod ochroną praw przyrody. W pewnych warunkach, o ile prawa natury i obyczajności nie doznają profanacyi i pogwałcenia, do spraw takich należą stosunki płciowe, których tajemnica nie jest następstwem wiekowego przyzwyczajenia i wymysłem cywilizacyi, chociażby nawet dało się udowodnić, że pierwszy człowiek nie rumienił się, stając nawet bez listka figowego przed pierwszą dziewicą.

Tajemnica tych stosunków leży przeto we wzajemnem poszanowaniu uczucia wstydliwości, nie nadając się do publicznej dyskusyi o tyle, o ile nie wywołuje publicznego zgorszenia. Nie przeczymy, że prostytutka jest pożałowania godną istotą, wyrosła na tle kapitalistycznego ustroju społecznego i że krzywdy tych nieszczęśliwych kobiet każdego uczciwego człowieka powinny oburzać, ale z drugiej strony nieszczęśliwe położenie tych istot, nie uprawnia do pobłażliwości na rzecz ich oszustw, dokonywanych na męskich osobnikach pod przymusem ich wstydu i zdrady stosunku wzajemnego, w celu materyalnego wyzysku. Przyzwoite pismo z pewnością nie dotknie się drażliwych spraw w tym rodzaju i nie robi skandalu, dopokąd nie przekona się, że moralności publicznej w samej rzeczy krzywdę wyrządzono. „Kolejarz" lwowski cierpiący jednak na brak senzacyjnych korespondencyi, w celu ratowania swej zbankrutowanej popularności, rzucił się na tutejszych dwóch urzędników, których zajście nie było niczem innem, jak tylko skandalem w celu wyzysku przez prostytutkę rozmyślnie wywołanem. Cnotliwa owa „dziewica", wzięta w obronę przez „Kolejarza", jest zwykłą nierządnicą, znaną z tego rodzaju występów w Krakowie, Tarnowie, Dębicy a w końcu w Jarosławiu, jest ona przynależną do Mielca, dokąd kilkakrotnie była odszupasowaną. W Dębicy, gdzie włóczyła się z żołnierzami, dostawiono ją do kilkakrotnej przymusowej rewizyi sanitarnej. Taką samą scenę, jak w Jarosławiu, wyrządziła ona urzędnikowi pocztowemu w Dębicy, panu Tadeuszowi P... Jest matką nieślubnego dziecka, niedawno zaś aresztowano ją w Tarnowie pod zarzutem posiadania kradzionych przedmiotów. W Jarosławiu zaś dala się rozmyślnie zwabić przez owych dwóch urzędników, aby potem wywołać skandal, zmuszający ich do okupienia sobie milczenia znaczniejszym datkiem pieniężnym.

Sprawa powyższa była przeto tego rodzaju, że najwyżej mogła posłużyć do prywatnej wiadomości redaktora pisma publicznego, tymczasem p. Kurowski począł się pastwić nad przykrą przygodą owych dwóch funkcyonaryuszy, którym właściwie rozchodzi się nie o kłamliwe przedstawienie rzeczy, ale o omawianie akcyi płciowej, która w myśl uwag na wstępie przytoczonych w danych warunkach do dyskretnych należy.

Korespondencyę powyższą uzupełniamy dodatkiem od siebie, że w samej rzeczy afera jarosławska w przedstawieniu naszego korespondenta należy do tych wypadków, których ani chwalić, ani ganić nie wypada i gdzie najroztropniej i najprzyzwoiciej zachować o niej milczenie. Nie chcemy jednak, aby nas źle zrozumiano i pomawiano o pobłażliwości dla wyuzdanych namiętności, zniesławiających i zatruwających pożycie małżeńskie podwładnych, prostytucyjna protekcya i orgie à la Brzeżany „Simenthaler" Potuczek i t. p. Nic atoli bardziej nas nie dziwi jak purytanizm, p. Kurowskiego, gorszący się aferą dwóch młodych, zdrowych i gorących ludzi, podczas gdy jego własne popisy na tem polu, ze względu na jego podeszły wiek i siwe włosy nie zbyt budujące dają o nim wyobrażenie.

Być może, że i o tem kiedyś jeszcze pomówimy, roztrząsając dokładniej wiadome różnice rachunkowe. Sądzimy zaś, że nie popełnimy niedyskrecyi w myśl powyższego artykułu, albowiem p. Kurowski wystąpieniem swojem sam upoważnia nas do tego.

Jeżeli sprawy bronić nie wypada, to przynajmniej milczy się o niej, co także jest obroną. Zdaniem zaś naszem, urzędnik

kolejowy powinien być bliższym p. Kurowskiemu, aniżeli szalbierstwa prostytutki, obliczone na wyzysk. Wobec tego zaś, jak sprawa obecnie stoi, po wyświetleniu powyższych okoliczności p. Kurowski przekonał się, że protekcya jego, owej damie nie na wiele się przydała.

Złoczów. Pisząc ostatnim razem o „bezwarunkowem posłuszeństwie podwładnych dla przełożonych“, poruszyliście temat, który pozwolę sobie uzupełnić jednym z tutejszych przykładów. Bezwarunkowe posłuszeństwo (Unbedingter Gehorsam), dosłownie znaczy tyle, co ślepe, niewolnicze wykonywanie woli drugiego bez żadnych warunków, zastrzeżeń i oglądania się na jakiekolwiek następstwa, chociażby rozchodziło się o śmierć lub życie osób. Logika nie dopuszcza innej interpretacyi tego przepisu, szkoda zaś, że kolejarze przy dyscyplinarkach i dochodzeniach sądowych, w obronie własnej tak mały robią użytek z dotyczącego paragrafu (§. 21) pragmatyki służbowej, wykazując, że nie jeden błąd albo występek jest następstwem przymusu, pod jakim funkcyonaryusz w myśl powyższego paragrafu obowiązki swoje wykonuje. Obosieczność tego przepisu powinno się wyzyskiwać, bo o ile jedna strona jego służy dla zacieśnienia despotyzmu i ucisku, o tyle drugą stronę należy zużytkować do odparcia niegodziwych zamachów. Karanym powinien być ten, kto niedorzeczne i lekkomyślne wydaje rozkazy, a przy wszystkich dochodzeniach, czy to sądowych, czy też dyscyplinarnych, całą inteligencyę należy skupić w kierunku uchwytnego oskarżenia rozkazodawcy i utworzenia osi, około której obracałyby się obrona i oskarżenie; kto rozkazywał niechaj wisi, bo rozkaz **bezwarunkowo** musiał być spełniony, a na protokół niechaj sobie zjeżdża Meliński albo nie Meliński i niechaj kręci jak chce protokołem, jednakowoż rozkaz i towarzyszące temuż okoliczności musi zapisać czarno na białem.

Takim narwanym rozkazodawcą w Złoczowie jest n. p. tutejszy urzędnik Stączek Franciszek, którego pojęcia o wielkości i majestacie własnej osoby przekraczają miarę poczucia, jakie pod tym względem rozpiera piersi nieśmiertelnych laureatów akademii francuskiej. Stączek przy każdej okoliczności wyjeżdża ze swą gimnazyalną, fortelami zdobytą maturą, uważając ją za patent nieomylności i tutaj w podolskim zakątku nie wie nawet biedaczysko, że dzisiaj maturzyści obsługują po wielkich miastach tramwaje i ulice zamiatają, że od matury do mądrości tak jeszcze daleko, jak panu Stączkowi do godności ministra kolejowego. Stączek jest despotą na punkcie wykonywania jego niedorzecznych rozkazów, a z licznych w tym rodzaju przykładów, pozwolę sobie przytoczyć jeden z najświeższych objawów zadziwiającej jego mądrości:

Codziennie między godziną 6 a 10 rano, między Złoczowem a Płuchowem, kursuje tutaj kamieniarka dla celów konserwacyi kolei. Dnia 16 czerwca b. r. prowadzenie tego pociągu powierzono konduktorowi Maślańcowi Antoniemu. Pociąg biegnie po spadzie 24 pro mille i ciągnie ze sobą siedm ładownych wozów, których brutto przeszło 100 ton wynosi.

Otóż z pociągiem tym, mimo protestu Maślańca, wysłał Stączek jednego jedynego tylko konduktora, t. j. samego Maślańca, jako kierownika pociągu i hamowniczego zarazem.

Wobec zasady bezwarunkowego posłuszeństwa Maślańcowi rie pozostawało nic innego, jak tylko wykonać rozkaz przełożonego, a w dzienniku jazdy zapisać ową nieprawidłowość! Tak też Maślaniec uczynił, stała się jednak dziwna rzecz, że oryginalny dziennik jazdy gdzieś zginął, a dyrekcyi przedłożono inny dokument z zupełnie niewinnymi zapiskami o jeździe tegoż pociągu i ze sfałszowanym podpisem kierownika pociągu Maślańca. Dla dogodzenia więc swojej dumie panowie tacy wydają lekkomyślne rozkazy i obstają za ich wykonaniem, a potem ze strachu przed dyrekcyą fałszują dokumenta! Szczęście atoli, że pociąg taki, chociaż bez należytej obsługi, odbył jednak swój turnus bez wypadku. W razie atoli nieszczęścia, czy zapiski kierownika pociągu przydałyby się na wiele, i czy kierownik w pierwszym rzędzie nie dostałby się do kozy?

Kraków. Nie tak dawne to czasy, jak dzisiejszy pan kontrolor Saller, był sobie mizernym chudopachołkiem w charakterze skromnego naczelnika w górskiej stacyi Hucisku. Sprawiedliwość każe przyznać, że uszła jakoś bieda i od personalu była dosyć lubianą, bo przez 24 godzin niemal nie widząc twarzy ludzkiej, p. Saller rad był pogwarzyć podczas postoju pociągu bodaj z człowiekiem w bławatkowem ubraniu.. Oj! ale też napsioczyliśmy się wówczas wspólnie na ówczesnych kontrolorów, nanicowaliśmy się też bez miłosierdzia kacyków kolejowych, począwszy od Witteka, nie zostawiając sa nich suchej nitki i współzawodnicząc w wynajdywaniu dla nich stósownych, tak zwanych po niemiecku „saftige“ (soczystych) predykatów. Słabą stroną p. Sallera byli kontrolorzy ruchowi, na których nie mógł patrzeć bez złości, buntowniczo rozpierającej jego piersi, a do których dyszał nieopisaną ludożerczą niemal nienawiścią, co go jeszcze wyżej w oczach naszych stawiało. I cóż powiecie na to, że dzisiaj ten sam p. Saller jest sobie kontrolorem ruchu, bynajmniej nie lepszym, ba gorszym nawet, od wszystkich owych panów, którzy naszem i jego byli utrapieniem? I mawialiśmy też nieraz: „Daj Boże, kochany panie naczelniku, zostać panu kiedyś kontrolorem. „Co takim skurczybykiem, łapaczem? Za żadne pieniądze!“ wymawiał się p. Saller. — Pfuj! Na psa uroki. W złej godzinie musieliśmy wypowiedzieć owe życzenia, bo p. Saller zostawszy kontrolorem; wyrżnij djabli! pozostał takim samym oczajduszą jak i ongi nasi prześladowcy. Dzisiaj do p. Sallera nawet nie przystępuj bez kija. Łagodność i życzliwość wzroku ustąpiła miejsca morderczym spojrzeniom, któremi, zda się, zasztyletowałby każdego bławatka, czychając nań z notesikiem, jak djabeł na grzeszną duszę, albo Zieliński na członków czytelnianych.

Zdaje się, że p. Saller musiał być kiedyś tęgim frajtrem przy „pryncprajsach“ i że cała jego edukacya jest nabytkiem kasarnianym, przyswojonym sobie podczas piastowania godności „kammeradschaftkomandanta“, bo szelma zna się na „glanzu“ i pucowaniu, jak gdyby dopiero wczoraj z wojska go wypędzono. — Tymczasem są to dawne już czasy. — Latarka, szkiełko, cylinder, lampka muszą się świecić jak psu... jak „kochmaszyny“, a to wszystko dla tego, aby biedaka jakiegoś obrabować z trzech albo pięciodniowego zarobku i rozkoszować się, myśląc o głodzie jego dzieci, jako następstwie powyższej kary i władzy. Nie zły pańszczyźniany sposób zmuszania ludzi do służenia kolei za darmo!... Naturalnie, że we własnym interesie p. kontrolor musi się starać o jak największą ilość kar, pobiera bowiem od nich grube procenta. Czem więcej uzbiera kar w ciągu roku, tem sutsza należy mu się noworoczna remuneracya.

Tuchów. W poruszonej przez Was sprawie węglowej dodać jeszcze należy, że strażnikom za ich drogie pieniądze, wydaje się zazwyczaj najgorszy i najtańszy gatunek węgli, z domieszką nie dającego spalić się miału i odpadków i w niedoważonej ilości, tak, że za węgiel wypada nam płacić na wagę złota. I takich oszustw dopuszczają się na biednych strażnikach, najgorzej płatnych funkcyonaryuszach kolejowych. Na nas chcą więc oszczędzić ubytki, które powstają wskutek kradzieży przez rozsprzedaż materyałów opałowych stronom prywatnym.

Pozbyliśmy się wreszcie jednej pijawki, która przez długie lata tuczyła się naszą pracą. Banmistrz Pazdro przeniósł się do Tarnowa, nie wyrównawszy różnych zobowiązań, jakie pozaciągał wobec personalu, a zwłaszcza wobec strażników. Pozwalamy przeto na tej drodze przypomnieć się temu panu a zarazem przestrzedz go, że jeszcze nie przeskoczył wszystkich niebezpieczeństw, jakie mu zagrażały wskutek licznych protokołów przed kilku miesiącami składanych, i że zeznania powyższe, złożone w sądzie, całej sprawie zupełnie inny i niepożądany dlań obrót nadać mogą. Zwłaszcza, że Kawa o wiadomych kreskach zupełnie inaczej musiałby śpiewać. Za tyle nadużyć, wykrytych przy dochodzeniach, Pazdro został ukarany tylko 10 koronami. Za ten łagodny wymiar kary powinien Pazdro być wdzięcznym swemu kumotrowi Ściukowi, dozorcy rzek, który chłopów obrabiał przed protokółem. Moldauer mimo swej przenikliwej mądrości, przecież dał się przez Pazdrę za nos wodzić, który najspokojniej w świecie ładował kamienie kosztem kolejowym i śmiał się w kułak z „głupiego gudłaja“, jak zwykł był Moldauera nazywać.

KRONIKA.

Winkler i towarzysze, wynajmujący się do kelnerowania na wyścigach konnych w Krakowie, z okazyi dochodzeń zarządzonych przez Horoszkiewicza z tego powodu, odwołują się na przywilej, nadany im do prowadzenia tego „szlachetnego“ rzemiosła przez byłego dyrektora Kolosvarego i że rzemiosło to prowadzą już przez lat 12 bez żadnych przeszkód i zgorszenia, aż tu naraz teraz ktoś śmie z tego powodu robić im zarzuty? Abderman obiecał jednak całą tę sprawę wrzucić do kosza, skończy się więc na tem, że w przyszłości złotokołnierzowcom nie wolno będzie wynajmować się za kelnerów. Gdyby to tak trafiło na jakiegoś woźnego albo kancelistę, to dyscyplinarka nie skończyłaby się ani za dwa lata, dostarczając pożądanych powodów do legalnej kradzieży awansu. Ten sam Winkler dorwawszy się takiego żeru, naroskoszowałby się z miesiąc taką inkwizycyą, a coby się przytem nawzdychał, naronił ukrytych łez współczucia, a gdzieniegdzie nagroził aresztowaniem i żandarmami, to wiedzą wszyscy ci, którzy znają Winklera z protokołów.

Utrzymują, że w najnowszych czasach dla dekoracyi i splendoru mieszczańskich uroczystości familijnych, z braku lejtnantów, Winkler wynajmuje się na wesela w pełnej złotokołnierzowej gali, podnosząc przez to w nieskończoność świetność tych uroczystości, na których widują go nie w salonowem przyzwoitem ubraniu, ale w kapiącym od złota uniformie kolejowym. Przypuszczamy jednak, że tylko złośliwość ludzka spotwarza w ten sposób naszego „gentelmena“, bo niezawodną przyczyną takiej parady musi być brak uczciwego międzynarodowego fraka i klaka a trudno znów przypuszczać, aby taki patryota i demokrata, jak Winkler, dobrowolnie wciągał na siebie czarno-żółtą austryacką skórę?

Na dekoracyę zasługuje ten zdaniem Horoszkiewicza, kto się daje okradać przedsiębiorstwu kolejowemu. Do byłego maszynisty Maćkiewicza wyraził się Horoszkiewicz, że gdyby był wiedział, że Maćkiewicz będzie się z dyrekcyą procesował, to nigdy byłby go nie podał do krzyża zasługi. Naszem znów zdaniem, Maćkiewiczowi zapewne milsza szóstka w kieszeni, aniżeli krzyż na piersiach). Dziwna rzecz, że ludzie w naszym guście nie mogą jakoś zasmakować w tych świecących bawidełkach, do których nawet takiemu staruszkowi, jak „łokietek“, świecą się oczy jak dzieciakowi.

Palacze ogrzewalni krakowskiej, oburzeni systematycznem pomijaniem ich w awansie, udali się z wymówkami do naczelnika ogrzewalni, inspektora Jarockiego, który wyraził zdziwienie, jak palacze mogą się do niego udawać w tej sprawie, do niego, którego, gdyby mogli, toby go na najwyższej gałęzi powiesili. Widocznie p. Jarocki sam odczuwa, jakie sympatye żywi dlań podwładny personal? Czyja jednakże w tem wina, czy p. Jarockiego, czy też personalu? Spodziewamy się, że uczucie nienawiści swych poddanych, skonstatowane przez p. Jarockiego, bynajmniej do przyjemności nie należy. P. Jarocki może się jednakże tem pocieszać, że nie on sam tylko tak serdecznie jest miłowanym, bo także większość jego złotokołnierzowych kolegów cieszy się takiemi samemi sympatyami swych „poddanych“.

Pan Widman, urzędnik ruchu w Przemyślu, który niedawno dopiero pożegnał się z bekieszą, zamieniając ją na złotolity uniform kolejowy, nie umie obchodzić się delikatnie z personalem kolejowym i gdzie może, dokucza mu swą gburowatością. Chociaż mamy przykłady, że p. Widman umie być bardzo słodkim i grzecznym, zwłaszcza, gdy coś zbyczy w służbie i potrzebuje pobłażliwości personalu, albo jeżeli potrzebuje różnych grzeczności i pośrednictwa z mamą i siostrami w Tarnopolu. P. Widman wyszedłby lepiej na tem, gdyby zawsze z jednaką uprzejmością odnosił się do personalu, gdyż samo to ma już wielką wartość, że nie zachodziłaby potrzeba publicznego pouczania go o przyzwoitości.

Dwa urlopy otrzymał równocześnie Piasecki. Jeden od dyrekcyi a drugi od „Nowego Kolejarza“, albowiem wyjąwszy nadzwyczajnych wypadków, aż do powrotu p. Piaseckiego musimy się wstrzymać z doniesieniami, w których jego osoba w grę wchodzi. Jesteśmy tego zdania, że w nieobecności czyjejś nie należy źle o kimś mówić. Stratę jednakże poniesioną przez ubytek stałego obywatela „Nowego Kolejarza“ postaramy się w inny sposób wynagrodzić. Tymczasem zaś życzymy p. Piaseckiemu przyjemnych feryi, oczekując z niecierpliwością jego powrotu. A zatem pa! do miłego widzenia luby chłopaczku.

Rozprawa Brandowski contra Sternbach została znowu odroczoną dnia 1-go sierpnia b. r. albowiem Brandowski wypiera się uporczywie jakoby został przez nadkonduktora Sternbacha wypoliczkowanym, natomiast ten ostatni stawia dowód na świadków, że w samej rzeczy wypoliczkował Brandowskiego. W celu przeto przesłuchania świadków rozprawę odroczono.

Gadzinowcy przy robocie. Wspominaliśmy już jaką rolę odgrywają „lojalni łabaje“ w komisyach dyscyplinarnych, służąc do wotowania wyroków dyscyplinarnych, potępiających funkcyonaryuszy niemiłych zarządowi kolejowemu, albo ułaskawiających protegowanych złodziei i innego rodzaju złoczyńców. Draby te taką samą rolę odgrywają także w lokalnych komisyach kasy chorych, uchwalając zapomogi benjaminkom różnych kacyków, a odrzucając podania politycznych swoich przeciwników. Jednym z takich nikczemników w krakowskiej komisyi lokalnej jest osławiony banmistrz Wróbel, znany ze swych zbójeckich napadów na robotników kolejowych. Nikczemna ta kreatura posuwa swą podłotę do tego stopnia, że otwarcie pozwala sobie na posiedzeniach komisyi szargać brudnemi frazesami i objawiać swą nienawiść polityczną, używając ich jako argumentów przeciw udzieleniu zapomóg z kasy chorych. Przed tygodniem na posiedzeniu komisyi lokalnej, Wróbel w obecności Piaseckiego popisywał się swem moralnem niechlujstwem, głosując przeciw udzielaniu zapomóg, wyrażając się: „Niechaj idzie do Daszyńskiego, niech mu Daszyński dopomoże“. Piasecki, jako przewodniczący komisyi, aż rozpływał się z radości, słuchając brechania tego parszywego psiuka.

Ofiarodawcy datków na założenie muzyki kolejowej w Krakowie wzywają Aleksandra Nowaka, konduktora w Krakowie, aby zebrane na ten cel kwoty zechciał wrócić, gdyż w przeciwnym razie zmuszeni będą ze sprawą tą odnieść się do c. k. prokuratoryi, uważając wyłgiwanie pieniędzy przez niego za proste oszustwo.

Interesa cudzemi jajami robi banmistrz Tretter w Bierzanowie. Bierze bowiem jaja jak są drogie, a oddaje jak są tanie. P. Tretter domyśli się zapewne, co mamy na języku, dlatego, spodziewamy się, że nie dopuści. aby kosztem jego zaspokajaliśmy ciekawość żądnych pikantnych nowinek czytelników i ureguluje wiadome sprawy z jajami tak, abyśmy nie potrzebowali o tem wspominać.

Odpowiedzi redakcyi.

Prowizoryczni. Dekrety przyjęć dlatego jeszcze doręczone nie zostały, bo nie Abderman Waligórę, ale Waligóra Abdermana trzyma za łeb. Wystawienie tych aktów należy do Waligóry, któremu Abderman nie śmie nic powiedzieć. Waligóra zaś nie ma czasu na takie rzeczy, bo podczas gdy jego pan odbywa pielgrzymkę pod „osiołka“, p. Waligóra walczy aż do rana po Krakowie, w obec tego macie usprawiedliwiony zastój w sprawach personalnych. Tak samo ma się rzecz i z zaliczkami. Radzimy zaś, aby p. Abdermanowi składać audyencye pod „osiołkiem“, co niezawodnie będzie skuteczniejsze jak w jego biurze.

Czcionkami drukarni Literackiej w Krakowie, Jagiellońska 10 — pod zarządem L. K. Górskiego.